

BMW 335d Coupé Steptronic (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Traditionell gibt's den 3er auch als Coupé. Das neue Coupé sieht dynamisch aus und fährt auch so. Besonders mit dem bärenstarken Sechszylinder Dieselmotor, der 286 PS mobilisiert. Dieser sorgt bereits aus niedrigsten Drehzahlen für enormen Vorschub, der bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von (abgeregelt) 250 km/h nicht enden will. Das ausgezeichnet abgestimmte M-Sportfahrwerk sorgt auch bei höchstem Tempo für exzellente Bodenhaftung, trotzdem kommt der Federungskomfort nicht zu kurz. Das automatisierte Schaltgetriebe (Steptronic) ist sehr gut auf die Motorkennlinien abgestimmt, es wechselt die Stufen spontan und weitgehend ruckfrei. Auf Landstraßen und Autobahnen sind die Drehzahlen meist moderat, was nicht nur den Geräuschpegel sondern auch den Verbrauch senkt. Der ist in der Praxis allerdings durchschnittlich, denn mit 1.670 kg ist das Eigengewicht des Coupes nicht gerade gering. Fazit: Ein schickes Coupé, das beste Fahrleistungen realisiert und dennoch nicht allzu viel Sprit braucht, dabei ausgezeichnet auf der Straße liegt und viel passive Sicherheit bietet. Der Preis: 48.000 € plus eine Menge Zubehör.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi u. Cabriolet.

Konkurrenten: Alfa Romeo Brera, Audi A5 Coupé, Peugeot 407 Coupé.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + körpergerechte Sportsitze
- + sehr starker Motor
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + sehr handlich
- + großes Händlernetz
- hinten schlechte Sicht
- kein Reserverad
- Motor recht laut
- teuer in Anschaffung



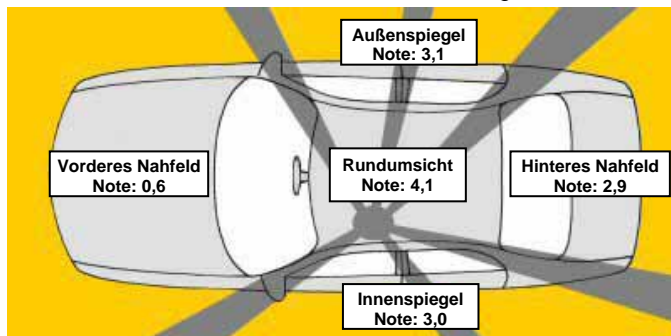
Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der Unterboden ist überwiegend glattflächig, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwer-



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

tige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weitergefahren werden.

- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Ein vollwertiges Reserverad gibt es wegen der Runflat-Bereifung nicht.

Sicht

Note: 2,4

- Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten sowie auch für vorn und hinten.
- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Helle Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht kosten extra. Selbsttätig abblendende, außen auch beheizbare Rückspiegel sind weitere Optionen.
- Die Pfosten der Frontscheibe sind etwas breit, der linke stört beim Abbiegen. Nach schräg hinten sieht der Fahrer wenig, leicht kann es passieren, dass er einen Fußgänger oder Fahrradfahrer übersieht. Die Kopfstützen der Rücksitze sind nicht wegklappbar.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.
- Wie bei allen Coupes ist auch beim 3er das Ein- und Aussteigen weniger bequem, weil sich die Sitze tief unten befinden und die Karosserie flach ist. Zudem sind die Schweller, die es zu überwin-

den gilt breit und es stören die seitlich hochgezogenen Wangen der Sportsitze. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten lassen sich die Vordersitze elektrisch nach vorne fahren. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss. Steht man dann noch an einer Steigung, klappen die Türen entgegen, weil die Aufhalter schwach sind.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,7

Der Kofferraum fasst 390 l Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es 710 Liter.



Der Kofferraum ist mit 390 l Volumen gleich groß wie z.B. beim Konkurrenten Audi A5 Coupé.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

- + Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Nach dem Losfahren sperrt er sich automatisch ab.
- Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil sie von außen nachgedrückt werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist serienmäßig, der Skisack kostet extra.
- Ablagefächer für kleine Utensilien und ein Gepäcknetz müssen extra bezahlt werden. Der Skisack hat nur Platz für zwei paar Ski; für ein Snowboard ist die Öffnung zu klein.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 1,9

- + Beim Anschnallen hilft ein elektrisch ausfahrenden "Gurtbringer". Schalter, Hebel und Kontrollleuchten sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen, nur wenn



Der von der Limousine und Cabriolet bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität.

das etwas zu flach stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Alle Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch (nicht immer zuverlässig) auf- und abblendet. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "iDrive" zu haben. In Armaturenbrettmittte befindet sich dann ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket).

- Das Starten des Motors per separaten Druckknopf ist eher umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Meist kommt man mit dem optionalen "iDrive" gut zurecht. Es sollte aber wegen zu großer Ablenkung nicht vom Fahrer während der Fahrt bedienbar sein. Es fehlt eine gut sichtbare Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,9

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz, größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.



Im Fondbereich wird es eng, Personen bis 1,80 m Körpergröße haben aber noch ausreichend Platz.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,5

- + Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt (serienmäßig M-Sportfahrwerk). Die Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, aber bei einem gewissen Restkomfort passabel abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur bei sehr groben Unebenheiten wird die Federung unkomfortabel. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 1,7

- + Die Sportsitze sorgen obwohl straff gepolstert für hohen Sitzkomfort, sind groß und bieten vorzüglichen Seitenhalt. Die Wangen der Lehnen lassen sich individuell in der Weite anpassen. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es optional eine pneumatische Rückenstütze, die auch in der Höhe verändert werden kann. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Langbeinige Personen können sich die Sitzfläche für noch mehr Unterstützung herausziehen. Die beiden Rücksitzplätze sind körpergerecht ausgeformt.
- Hinten sind die Sitze wenig gefedert.

Innengeräusch

Note: 1,2

- + Trotz des durchwegs kräftig klingenden Dieselmotors ist der

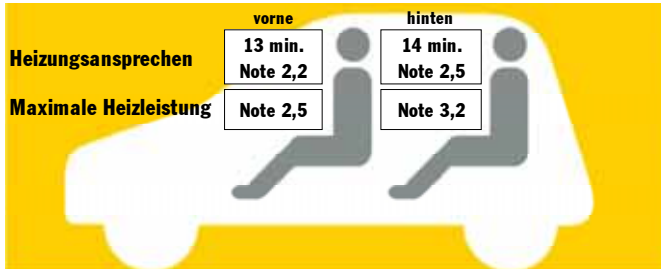
Geräuschpegel im Innenraum nicht zu hoch. Bei hohem Tempo wird das Dieselbrummen durch die Windgeräusche überlagert.

Heizung, Lüftung

Note: 2,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die ziemlich kräftige Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel. Bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Die sensibel agierende Klimaanlage mit Feinfilter (gut für Allergiker) ist serienmäßig. Mit der optional erhältlichen Klimaautomatik wird die Umluft automatisch gesteuert, ist ein Aktivkohlefilter installiert, der üble Gerüche von außen fernhält und gibt es einen Solar- sowie Beschlagssensor. Außerdem wird dann das Ablagefach mitgekühlt.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,3

Fahrleistungen*

Note: 0,6

- + Die Fahrleistungen sind eine Klasse für sich. Der Wagen spurtet vom Stand weg vehement los, beschleunigt dann unglaublich gut bis zur abgeregelten Endgeschwindigkeit von 250 km/h. Überholvorgänge sind nie ein Problem, selbst wenn der zu Überholende auch beschleunigt, sie sind in kürzester Zeit absolviert.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, aber das kräftige Nageln des nach dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direktspritzers arbeitenden Motors ist stets wahrnehmbar.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe (Steptronic) wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn es bei Kick-Down zurückschaltet.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Der kann sein volles Temperament entwickeln und optimal in Vortrieb umsetzen, verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven bei hohem Autobahntempo.

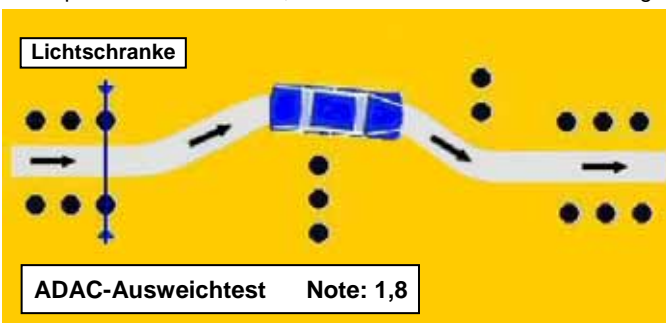
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der 335i fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straff, fast schon schwergängige Lenkung. Die Schlupfregelung (DTC) und das Sperrdifferential helfen, dass die Antriebsräder bei weniger



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, der Wagen reagiert spontan. Nur ganz leicht untersteuert er beim Gegenlenken, das Dynamische Stabilitäts-Control (DSC) reagiert prompt. Keine Neigung zum Übersteuern.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Nur bei übertrieben viel Gas rutscht kurzfristig das Heck etwas nach außen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das Antischleudersystem DSC ein, um durch gezieltes Abbremsen der einzelnen Räder und durch Gaswegnahme Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,3

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne dass das Coupé deshalb nervös reagieren würde. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der nicht so große Wendekreis sorgt dafür, dass auch bei wenig Platz leicht rangiert werden kann. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung mit variabler Übersetzung, bei der bei langsamem Tempo die Lenkradausschläge noch geringer sind.

Bremse

Note: 0,9

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 36 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Folgendes Sicherheitszubehör ist serienmäßig: Tagfahrlicht, DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei starker Bremsung die Leuchtfläche vergrößern. Dynamisches Kurvenlicht und der Fernlichtassistent kosten extra.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Die 3er Limousine erreichte beim Crashtest nach EuroNCAP fünf Sterne, es ist davon auszugehen, dass das Coupé ein ähnlich gutes Ergebnis zeigt. Frontairbags, vordere Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags sind obligatorisch. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,85 m großen Personen optimalen Schutz. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platz mögliche Personengröße. An den stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Für die Rücksitze gibt es keine Kontrollleuchten, die zum Angurten gemahnen.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen oder auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar, nur dann darf auf diesem Platz eine Babyschale gesichert werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Wegen der schlechten Zugänglichkeit der Rücksitzbank ist das Unterbringen von Kinderrückhaltesystemen und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes

Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Die im Frontbereich weitgehend identische Limousine erreichte beim Fußgänger-Crashtest nur einen von vier möglichen Sternen.

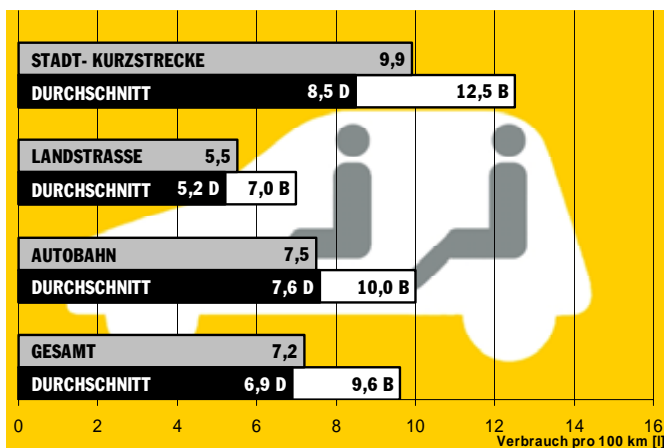
Verbrauch/Umwelt

Note 2,5

Verbrauch*

Note: 3,3

Die Verbräuche sind passabel, alle Ergebnisse zusammen genommen, errechnen sich 7,2 l Diesel pro 100 km. Im einzelnen: innerorts 9,9 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,5 l auf 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsgefährdenden Dieselrußpartikel werden von einem geschlossenen Filtersystem aufgefangen und nachverbrannt.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,8

Betriebskosten

Note: 1,9

Die nicht ganz so hohen Preise für Dieseldieselkraftstoff verhelfen dem 335d trotz vergleichsweise hohem Verbrauch noch zu einer guten Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß

Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch, was zugleich auch der Grund für die schlechte Benotung ist. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 1,6

- + Die Wertbeständigkeit des BMW bewegt sich auch mit der stärkeren Motorisierung auf relativ hohem Niveau.

Kosten für Neuanschaffung

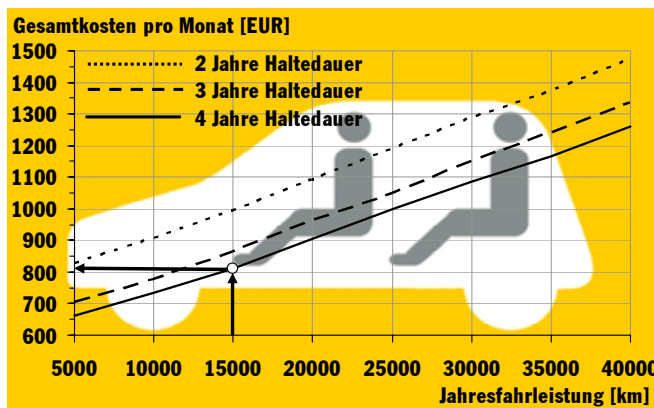
Note: 5,5

- Bei den Anschaffungskosten spielt der 335d mit dem großen Dieselmotor bereits in der Champions-League: 48000 Euro sind für diese Fahrzeugklasse sehr üppig, wobei sich der Grundpreis mit der ellenlangen Aufpreisliste in schwindelerregende Höhen schrauben lässt.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den festen Kosten spielt das leistungsstarke BMW-Coupé in einer anderen Liga. Sowohl die höhere Steuer für Dieselfahrzeuge als auch die Prämien für Haftpflicht, Teil- und Vollkaskoversicherungen werden die Budgets stark beanspruchen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 811 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Diesel)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	130(177)	145(197)	170(231)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	350/2000	400/1300	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	7,9	7,3	6,6	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	238	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	5,3D	6,4D	6,6D	7,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/24	18/24/26	18/24/26	20/27/26
Steuer pro Jahr[Euro]	308	463	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	594	669	710	812
Grundpreis[Euro]	36.000	38.950	42.950	48.000

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2993 ccm
Leistung	210 kW (286 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	580 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	255/40R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/5,5/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	177 g/km/ 191 g/km
Innengeräusch 130 km/h	64 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4580 mm/1782 mm/1375 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	845 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	89 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	453 Euro
Monatliche Gesamtkosten	811 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/26
Grundpreis	48.000 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.180 Euro
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Navigationssystem (ab)	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2.190 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladelupe	180 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innen)	500 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	3,6
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	2,4
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,5
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,2
Heizung, Lüftung	2,0
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	0,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,3
Bremse	0,9
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,5
Verbrauch*	3,3
Abgas	1,7
Wirtschaftlichkeit*	4,8
Betriebskosten*	1,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,6
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand April 2008.